

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXVIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 NOVEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

| | PAG. |
|---|--------------------|
| Congedi: | |
| PRESIDENTE | 729 |
| Proposte di legge (Discussione e approvazione): | |
| CALVI ed altri: Modifica alla legge 6 agosto 1954, n. 858 riguardante le qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione (2946); | |
| CHIARAMELLO ed altri: Modifica alla classificazione della qualifica di guidatore filoviario nelle tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, allegato B alla legge 6 agosto 1954 n. 858 (2919); | |
| DI VITTORIO e SANTI: Nuova classificazione dei guidatori filoviari (2945) . . | 729 |
| PRESIDENTE | 729, 730, 731 |
| TROISI <i>Relatore</i> | 730 |
| ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> | 730 |
| RUBEO | 730 |
| Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio): | |
| CAPPUGI ed altri: Provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato in possesso della qualifica di ex combattente o assimilato (2646) | 731 |
| PRESIDENTE | 731, 732, 733, 734 |
| ANGELINI <i>Ministro dei trasporti</i> | 731, 732, 733 |
| CAPPUGI | 732, 733 |
| CALANDRONE PACIFICO | 732 |
| TROISI | 732 |
| ZANIBELLI | 732, 733 |
| GATTO | 733 |
| Votazione segreta: | |
| PRESIDENTE | 734 |

La seduta comincia alle 10,15.

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Boidi, Lucchesi e Sparapani.

Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Calvi ed altri: Modifica alla legge 6 agosto 1954, n. 858, riguardante le qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione. (2946); dei deputati Chiaramello e altri: Modifica alla classificazione della qualifica di guidatore filoviario nelle tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, allegato B alla legge 7 agosto 1955, n. 858, (2919); dei deputati Di Vittorio e Santi: Nuova classificazione dei guidatori filoviari. (2945).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Calvi, Zambelli, Gitti, Colasanto, Scalia, Colleoni: « Modifica alla legge 6 agosto 1954, n. 858, riguardante le qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione »; dei deputati Di Vittorio e Santi: « Nuova classificazione dei guidatori filoviari »; e dei deputati Chiaramello, Rapelli, Macrelli e Villabruna: « Modifica alla classificazione della qualifica di guidatore filovia-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1957

rio nelle tabelle nazionali delle qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, allegato B alla legge 6 agosto 1954, n. 858 ».

Poiché si tratta di analoga materia, a norma di regolamento, abbineremo la discussione di tutti e tre i provvedimenti.

Il Relatore, onorevole Troisi, ha facoltà di svolgere la relazione.

TROISI, *Relatore*. Le tre proposte di legge sono sostanzialmente identiche, salvo una variazione contenuta nella proposta numero 2945.

Il contenuto delle proposte mira a stabilire una equiparazione fra i guidatori di filobus con gli autisti di linea, nel senso di dare ai primi lo stesso trattamento giuridico ed economico degli autisti di linea, modificando quindi l'ordinamento vigente, il quale pone, invece, sullo stesso piano giuridico ed economico i guidatori di filobus e i guidatori di tram.

I proponenti pongono in rilievo le differenze tecniche e, quindi, le capacità e responsabilità diverse fra i guidatori di filobus e i guidatori di tram: la loro tesi viene convalidata dal fatto che, oggi, i guidatori di filobus vengono autorizzati a guidare anche gli autobus, con conseguente obbligo di possesso di due patenti di guida.

Le differenze di carattere tecnico sono efficacemente sintetizzate nella relazione che accompagna la proposta di legge Calvi; in essa son messi in rilievo soprattutto il maggior coefficiente di trazione, che è pari a quello dei veicoli automobilistici, i frequenti spostamenti del veicolo, la potenza del motore. Da queste differenze di carattere tecnico scaturiscono diversità di capacità e di responsabilità.

Pertanto, la proposta comune è di sostituire il comma, contenuto nella legge vigente, che equipara il guidatore di filobus al guidatore del tram, con altro comma nel quale guidatore di filobus e di autobus siano posti sullo stesso piano.

Il mio parere è che si debba approvare la proposta dell'onorevole Calvi, nella quale va tuttavia corretto un errore materiale: là dove si legge operaio di seconda classe, va letto operaio di prima classe.

La proposta di legge degli onorevoli Chiaramello ed altri è sostanzialmente identica.

La proposta degli onorevoli Di Vittorio e Santi contiene, rispetto alle altre due, un'ulteriore disposizione, con la quale si stabilisce una decorrenza degli effetti dell'equiparazione. Io sono d'avviso che, per non alterare l'equilibrio già raggiunto e le situazioni già concretatesi, sia bene, anche per rifarci ad un prin-

cipio generale sempre seguito, che non sia dato effetto retroattivo. La legge deve disporre solo per l'avvenire. Ecco perché ho proposto che sia approvato il testo della proposta di legge degli onorevoli Calvi ed altri.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Le tre proposte sono sostanzialmente analoghe e tendono ad adeguare la classifica dei guidatori delle ferrovie a quelle in atto per i servizi urbani. Tenendo conto che le mansioni del guidatore di filobus sono analoghe a quelle del guidatore di autobus, esprimo parere favorevole.

Per quanto riguarda le singole proposte, c'è da osservare che la proposta n. 2945 prevede un effetto retroattivo: il Ministero è del parere che, in ogni caso, gli effetti derivanti dal nuovo inquadramento non devono essere retrodatati all'entrata in vigore della legge n. 858, ma alla data di entrata in vigore della legge che sarà approvata.

Per quanto riguarda la proposta Calvi, i Ministeri dei trasporti, del tesoro e del lavoro e previdenza sociale non hanno obiezioni da fare. È evidente, tuttavia, che deve essere corretto l'errore materiale di cui ha parlato il Relatore onorevole Troisi.

RUBEO. Siamo d'accordo sulle tre proposte di legge al nostro esame. Il nostro gruppo suggerirebbe che venisse approvato il testo della proposta Chiaramello o il primo articolo della proposta Di Vittorio, e ciò per evitare equivoci nell'applicazione della legge da parte delle aziende. L'interessante è che si ottenga l'equiparazione degli autisti di filobus a quelli di linea. Non c'importa che sia approvato un testo o l'altro; si potrebbe anche fare un testo unificato.

Per quanto riguarda la decorrenza, non insistiamo, anche se il danno finora derivato ai guidatori di filobus non dovrebbe essere a carico dei lavoratori.

PRESIDENTE. Se la Commissione è d'accordo, si può considerare la proposta di legge degli onorevoli Chiaramello ed altri, come testo unificato delle tre proposte di legge.

RUBEO. Il nostro gruppo è d'accordo.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

TROISI, *Relatore*. Sono d'accordo.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Nulla ho da aggiungere a quanto ho già detto. Sono favorevole alla proposta di discutere il testo dell'onorevole Chiaramello, considerandolo testo unificato.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1957

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico del nuovo testo unificato:

« Alle classi 7^{a-bis} e 8^a dell'allegato B alla legge 6 agosto 1954, n. 858, riguardante l'approvazione delle tabelle nazionali di qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, sono apportate le seguenti modificazioni:

alla classe 7^{a-bis}, dopo le parole: « guidatore scelto », sono aggiunte le parole: « guidatore filoviario »;

alla classe 8^a, sono soppresse le parole: « e filoviario ».

Pongo in votazione la proposta che come titolo del testo unificato delle tre proposte di legge sia scelto quello della proposta di legge degli onorevoli Calvi ed altri.

(È approvata).

Trattandosi di articolo unico, il testo unificato delle tre proposte di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto, al termine della seduta.

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Cappugi ed altri: Provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato in possesso della qualifica di ex combattente o assimilato. (2646).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Cappugi, Zaccagnini, Colasanto, Zambelli, Troisi: « Provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato in possesso della qualifica di ex combattente o assimilato ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano, la discussione su questo provvedimento fu sospesa, in attesa di conoscere il parere della Commissione finanze e tesoro e il pensiero del Governo.

Prima di sentire le dichiarazioni del Governo, do lettura del parere espresso dalla Commissione finanze e tesoro nella sua seduta del 27 luglio 1957:

« Questa Commissione, esaminata, nella seduta odierna, per il parere a codesta Commissione, la proposta di legge Cappugi ed altri: " Provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato in possesso della qualifica di ex combattente o assimilato ", numero 2646, ha deliberato di esprimere parere favorevole, alla perentoria condizione che i provvedimenti abbiano vigore dal 1° luglio 1958, affinché le spese possano essere com-

prese nei capitoli pertinenti dello stato di previsione ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Allo stato delle cose, il Governo dovrebbe chiedere il rinvio del provvedimento in aula.

All'uopo fa osservare che occorre reperire la copertura, che allo stato attuale manca. La IV Commissione, infatti, ha dato parere favorevole, ma alla perentoria condizione che i provvedimenti abbiano vigore dal 1° luglio 1958, affinché le spese possano essere, appunto, comprese nei capitoli di pertinenza dello stato di previsione. Se, infatti, la decorrenza dovesse avere luogo dal 1° luglio 1957, non vi sarebbe possibilità di reperire, nell'esercizio in corso, i due miliardi circa occorrenti.

Ne consegue, quindi, che, a norma di regolamento, se questa Commissione volesse insistere in senso contrario al parere espresso dalla III Commissione (Finanze e tesoro), la discussione dovrebbe avvenire o in seduta comune delle due Commissioni (Trasporti e Finanze e tesoro) o in aula secondo l'avviso del Presidente della Camera.

D'altra parte, mi permetto di ricordare agli onorevoli commissari quale sia la situazione del bilancio delle ferrovie dello Stato e i programmi che si devono attuare: e, del resto, Camera e Senato ne hanno approvato il bilancio.

Pertanto, il Governo non può che prendere atto della deliberazione espressa dalla Commissione finanze e tesoro e trarne le conseguenze.

Resta, tuttavia, una questione sostanziale di notevole importanza. Questo provvedimento, che nel 1960-61, progressivamente, sotto il profilo economico, comporta una ulteriore spesa di 7 miliardi, non riguarda soltanto le ferrovie dello Stato: una volta che questo provvedimento di rivalutazione e di acceleramento di carriera per le ferrovie dello Stato sarà approvato è chiaro che esso si ripercuoterà su tutto il personale ex combattente delle altre amministrazioni dello Stato.

Ciò considerato, avevo pregato il presentatore della proposta, onorevole Cappugi, di studiare una soluzione che comportasse un minor aggravio, per avere la possibilità di trovare la copertura attraverso operazioni sia pure molto ardite e poco facili.

L'onorevole Cappugi, infatti, mi ha presentato un emendamento il quale, in qualche modo, limita gli effetti della legge e determina un alleggerimento della spesa. Immediatamente ho inviato alla Presidenza del Consiglio, al Ministro della riforma e al Ministro del tesoro l'emendamento stesso, chiedendo in

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1957

proposito il loro parere. Questo è avvenuto ieri, perché l'emendamento mi è pervenuto soltanto il giorno 18, avant'ieri.

In considerazione di questa nuova circostanza, ritengo che sarebbe opportuno rinviare il seguito della discussione alla prossima settimana, anche perché desidero che alla discussione medesima, la quale investe altri settori della pubblica amministrazione, intervenga il Ministro Zotta, che a sua volta ha espresso analogo desiderio, dolente di non aver potuto intervenire questa mattina, perché impegnato.

Perciò, non vi è da scegliere che fra due soluzioni: o la Commissione ritiene di accogliere la mia istanza, che faccio anche a nome del Ministro Zotta, di rinviare di 8 giorni la discussione, per esaminare compiutamente la materia anche in rapporto all'emendamento Cappugi, oppure sarò costretto a chiedere la rimessione del provvedimento in aula.

CAPPUGI. Prendo volentieri atto delle dichiarazioni del Ministro, nella speranza che, con l'emendamento che intendo proporre, si possano superare le difficoltà, e pertanto aderisco alla richiesta di rinvio della discussione.

CALANDRONE PACIFICO. Se ben ricordo, nel corso della precedente riunione fu accennato alla possibilità di reperire i fondi nelle pieghe del bilancio. Ora, non vedo la necessità di un emendamento...

CAPPUGI. L'articolo 5 è quello che comporta un onere notevolissimo che può compromettere l'approvazione del provvedimento. L'emendamento da me presentato consiste nella eliminazione del criterio del soprannumero, di modo che ne risulterebbe un onere, per tutta la legge, inferiore al miliardo.

Nella speranza che il Governo possa accogliere l'emendamento — che ancora non ho presentato alla Presidenza della Commissione — vorrei pregare gli onorevoli colleghi di accordare il rinvio della discussione, al fine di permettere ai Ministri interessati di vagliare la nuova situazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ricordo che, allo stato delle cose, la discussione non può continuare, perché la copertura non c'è. Ricordo anche che il provvedimento non è limitato al personale delle ferrovie dello Stato, perché esso avrà ripercussioni notevoli in tutte le altre amministrazioni, con conseguente rilevante aggravio per il bilancio dello Stato. È per questo che ho bisogno del consenso del Ministro Zotta.

CALANDRONE PACIFICO. Ringrazio il Ministro per i chiarimenti e vorrei pregarlo di dirmi per quale data egli sarà in grado di venire a discutere il provvedimento in Com-

missione. Inoltre, penso che sia opportuno che tutti siano messi a conoscenza delle eventuali proposte di modifica. Il nostro gruppo, per esempio, ha pronto un emendamento riguardante, appunto, gli oneri.

PRESIDENTE. In questo momento, l'onorevole Cappugi mi ha fatto pervenire il seguente emendamento, che è quello all'esame del Ministro Angelini. Ne do lettura:

« Gli agenti dipendenti dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato, compresi nelle graduatorie di merito dei concorsi, espletati a termine degli articoli 1 e 4 della legge 14 dicembre 1954, n. 1152, ma non riusciti vincitori, saranno sistemati gradualmente e sino ad esaurimento, secondo l'ordine delle rispettive graduatorie, con decorrenza dal 1° gennaio 1957 in poi, nelle qualifiche previste dai concorsi citati, entro il limite del 50 per cento del numero complessivo dei posti che si rendono vacanti al 1° gennaio di ciascun anno, per effetto di esoneri, promozioni e per qualsiasi altra causa, nelle piante organiche delle qualifiche interessate ».

Come è chiaro, l'emendamento è interamente sostitutivo dell'articolo 5.

TROISI. Gradirei un chiarimento sulla formula del parere della IV Commissione (Finanze e tesoro) perché ho l'impressione che la Commissione si sia orientata nel senso di trasferire l'onere a carico dell'esercizio finanziario 1958-59.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Esattamente. È proprio così.

TROISI. È evidente, allora, che questa legge ha il carattere di autorizzazione di una spesa.

ZANIBELLI. C'è da tenere presente che sono stati presentati o saranno presentati emendamenti i quali, se accolti da questa Commissione, potrebbero anche far cambiare il parere già espresso dalla Commissione finanze e tesoro.

Ciò stante, sono del parere di accogliere la proposta del Ministro di rinviare la discussione e nel frattempo studieremo un nuovo testo sul quale, se necessario, sentiremo il parere della IV Commissione (Finanze e tesoro).

PRESIDENTE. Ormai l'onorevole Cappugi ha già presentato il suo emendamento, col quale l'onere viene ridotto; anche l'onorevole Calandrone ha annunciato un emendamento e, così stando le cose, penso che sia preferibile rinviare puramente e semplicemente la discussione di 8 giorni, come chiesto dal Ministro.

ZANIBELLI. D'accordo.

PRESIDENTE. L'onorevole Calandrone Pacifico ha fatto pervenire il seguente emenda-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1957

mento, recante anche le firme degli onorevoli Rubeo, Bogoni e Moscatelli: « Dopo il primo comma dell'articolo 5 aggiungere il seguente comma:

« Nelle graduatorie di concorso, di cui al comma precedente, sono inseriti anche gli agenti ex combattenti o assimilati che furono esclusi dal beneficio per effetto di provvedimento disciplinare o che abbiano maturato tale requisito alla data del 1° gennaio 1957 ».

ZANIBELLI. D'accordo, ma vorrei conoscere il pensiero del nostro Presidente in ordine a ciò che ci ha riferito il Ministro.

PRESIDENTE. Si tratta di un onere il quale, in conformità del parere espresso dalla IV Commissione (Finanze e tesoro), non deve gravare sul bilancio in corso, bensì sull'esercizio 1958-59. Quindi, come ha osservato anche l'onorevole Troisi, si tratta di una legge che autorizza una spesa, la quale non deve avere esecuzione nell'esercizio in corso. Ora, siccome il Ministro non ci ha precluso nessuna possibilità, io lascerei impregiudicata ogni questione e mi limiterei ad accordare il rinvio di 8 giorni chiesto dal Ministro, nella speranza di trovare, la prossima volta, la via giusta per approvare la proposta di legge.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il testo della proposta di legge parla di applicazione con decorrenza 1° gennaio 1957 mentre la Commissione finanze e tesoro condiziona il suo parere favorevole ad una decorrenza dal 1° luglio 1958, vale a dire a distanza di un anno e mezzo dalla data proposta.

Si tratta, quindi, di vedere se la Commissione dei trasporti accetta di discutere sulla base di questa impostazione...

CAPPUGI. Però, se la Commissione approva il mio emendamento, il ragionamento può essere diverso!

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Per ora, mi riferisco al testo originario della proposta di legge, non all'emendamento, perché la Commissione finanze e tesoro ha esaminato il testo originario e su di esso ha espresso il parere.

GATTO. A me pare che questa discussione non abbia ancora chiarito gli elementi della questione finanziaria. La situazione è la seguente. Il bilancio deve includere il capitolo di spesa a partire dal 1958. Evidentemente, anche il Governo, una volta che ci sia una legge che stabilisce una certa spesa ed un determinato metodo di reperimento della spesa stessa, non può d'autorità, rendere nulla l'azione del Parlamento e non includere la spesa stessa nel bilancio.

Ciò premesso, è evidente che, fino a quando non avremo approvato la legge, il Governo non ha il potere teorico di includere la spesa nel bilancio. Altrettanto evidente è che noi non possiamo non fare la legge sol perché la spesa non è inclusa nel bilancio.

È un circolo vizioso, ma chiarissimo, dal quale è necessario che noi usciamo. Ora, nei limiti indicati dalla Commissione finanze e tesoro, ossia con una determinata decorrenza da dare alla legge, noi siamo autorizzati a discutere la legge, la quale poi dovrà per forza, a mio parere, avere i suoi effetti, nel senso che la spesa che comporta dovrà essere inclusa nel bilancio dello Stato: indubbiamente, il Governo non avrà la possibilità di opporsi a ciò.

Questa, secondo me, dovrebbe essere la procedura.

PRESIDENTE. Su questa questione siamo d'accordo, il Ministro, però, ha chiesto 8 giorni per potere esaminare l'emendamento Cappugi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Chiedo che resti chiaramente a verbale questa mia dichiarazione.

L'Amministrazione delle ferrovie dei trasporti, e per essa il Ministero dei trasporti, non può assumere una sua autonoma deliberazione, senza che vi sia il consenso sia del Ministro della riforma, sia del Ministro del tesoro.

È necessario il consenso del Ministro della riforma perché, secondo la tesi dello stesso Ministro della riforma, il provvedimento ha sensibili ripercussioni sulle altre amministrazioni dello Stato: è evidente infatti che non si può negare ad altri dipendenti statali ciò che si concede ai dipendenti delle ferrovie. Conseguentemente, gli oneri non sono più soltanto quelli indicati per il bilancio del Ministero dei trasporti.

È necessario il consenso del Ministro del tesoro, perché questi deve pronunciarsi in ordine al reperimento dei fondi da mettere a disposizione delle ferrovie dello Stato, la cui amministrazione, avendo un bilancio notoriamente deficitario, deve chiedere al tesoro l'integrazione del proprio bilancio.

Il consenso del tesoro è altresì necessario perché, avendo questa legge ripercussioni anche in altre amministrazioni, il Governo deve esaminare — come sta esaminando — il carico completo che sul bilancio dello Stato verrebbe dalla estensione del provvedimento votato per i ferrovieri.

Questo è il motivo per cui il provvedimento deve essere attentamente esaminato, cosa che

 LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1957

attualmente sta facendo il Ministro Zotta, il quale alla prossima riunione darà i chiarimenti necessari sul giudizio che esprimerà in merito.

D'accordo con ciò che ha detto l'onorevole Gatto; tuttavia, ripeto che, se la Commissione dovesse decidere di continuare oggi l'esame della proposta di legge, sarò costretto a chiedere la rimessione del provvedimento in aula.

PRESIDENTE. L'onorevole Gatto non ha fatto nessuna richiesta. Pertanto, se non vi sono osservazioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad una prossima seduta, che si terrà nell'entrante settimana.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulle proposte di legge approvate nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del testo unificato delle proposte di legge:

CALVI ed altri: « Modifica alla legge 6 aprile 1954, n. 858, riguardante le qualifiche del personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione » (2946);

CHIARAMELLO ed altri: « Modifica alla classificazione della qualifica di guidatore filoviario nelle tabelle nazionali delle qualifiche del

personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, allegato B alla legge 6 agosto 1954, n. 858 » (2919);

DI VITTORIO e SANTI: « Nuova classificazione dei guidatori filoviari » (2945):

| | |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti | 35 |
| Maggioranza | 18 |
| Voti favorevoli | 34 |
| Voti contrari | 1 |

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Basile Guido, Bensi, Bogoni, Burato, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Cervone, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Durand de la Penne, Farinet, Francavilla, Gatto, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Murdaca, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Semeraro Santo, Sensi, Simonini, Troisi, Viale e Zanibelli.

Sono in congedo:

Boidi, Lucchesi e Sparapani.

La seduta termina alle 11,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI